Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10284**

18. Wahlperiode 09.11.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/9981 –

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

b) zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 18/3563 –

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem

zu a)

Gemäß Artikel 1 des Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes hat die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2016 zustehenden Betrages nach dem Verfahren des Artikel 106a Satz 2 des Grundgesetzes (GG) zu erfolgen. Mit Artikel 2 des Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 15. Dezember 2015 wurde für das Jahr 2016 der Betrag auf 8 Milliarden Euro festgelegt. Ab 2017 bis 2031 steigt dieser Betrag um jährlich 1,8 vom Hundert. Die Verteilung der Mittel auf die Länder sollte nachträglich in einer Rechtsverordnung festgelegt werden. Der vorliegende Gesetzentwurf greift die zwischenzeitlichen Diskussionen auf.

zu b)

Der vom Bundesrat eingebrachte Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 sieht eine Anpassung des Regionalisierungsgesetzes ab dem Jahr 2015 vor. Der Ausgangsbetrag der Regionalisierungsmittel soll auf 8 500 Millionen Euro im Jahr 2015 erhöht werden; die jährliche Dynamisierungsrate auf 2 Prozent. Das Risiko

von Steigerungen der Stations- und Trassenpreise über der genannten Dynamisierungsrate soll der Bund übernehmen. Zur Festlegung einer horizontalen Verteilung der Mittel zwischen den Ländern soll schrittweise ein Zielschlüssel gebildet werden, der sich aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt (50:50). Dieser Zielschlüssel soll dynamisch im Jahr 2030 erreicht werden. Zudem sollen Regelungen zum Ausgleich der horizontalen Belastungsänderungen zwischen den Ländern und zu einer weiteren Revision bereits im Jahr 2026 in das Regionalisierungsgesetz aufgenommen werden.

B. Lösung

Zu a)

Der für 2016 ursprünglich vorgesehene Betrag von 8,0 Milliarden Euro wird auf 8,2 Milliarden Euro erhöht. Ab 2017 bis 2031 steigt dieser Betrag um jährlich 1,8 vom Hundert. Die Verteilung eines Betrages in Höhe von 8 Milliarden Euro auf alle Bundesländer erfolgt nach den Festlegungen des Kieler Schlüssels. Als Kompensation für die Länder, die durch den Kieler Schlüssel Nachteile gegenüber dem alten Verteilungsschlüssel haben, wird 2016 ein Betrag von 200 Millionen Euro mit einem gesonderten Verteilungsschlüssel auf die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt. Diese Beträge werden mit gleicher Systematik mit 1,8 vom Hundert über den Gesamtzeitraum dynamisiert.

Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/9981 in unveränderter Fassung.

Zu b)

Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3563.

C. Alternativen

zu a) und b)

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9981 unverändert anzunehmen.

b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 für erledigt zu erklären.

Berlin, den 9. November 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Dirk Fischer (Hamburg)**	**Sabine Leidig**
Vorsitzender	Berichterstatter	Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg) und Sabine Leidig

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9981** in seiner 196. Sitzung am 20. Oktober 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zusätzlich nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18//3563** in seiner 82. Sitzung am 29. Januar 2015 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zusätzlich nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

zu a)

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9981 sieht im Wesentlichen vor, dass der für 2016 ursprünglich vorgesehene Betrag von 8,0 Milliarden Euro auf 8,2 Milliarden Euro erhöht wird. Ab 2017 bis 2031 soll dieser Betrag um jährlich 1,8 vom Hundert steigen. Die Verteilung eines Betrages in Höhe von 8 Milliarden Euro auf alle Bundesländer soll nach den Festlegungen des Kieler Schlüssels erfolgen. Als Kompensation für die Länder, die durch den Kieler Schlüssel Nachteile gegenüber dem alten Verteilungsschlüssel haben, soll 2016 ein Betrag von 200 Millionen Euro mit einem gesonderten Verteilungsschlüssel auf die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt werden. Diese Beträge sollen mit gleicher Systematik mit 1,8 vom Hundert über den Gesamtzeitraum dynamisiert werden.

zu b)

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 sieht im Wesentlichen eine Anpassung des Regionalisierungsgesetzes ab dem Jahr 2015 vor. Der Ausgangsbetrag der Regionalisierungsmittel soll auf 8 500 Millionen Euro im Jahr 2015 erhöht werden; die jährliche Dynamisierungsrate auf 2 Prozent. Das Risiko von Steigerungen der Stations- und Trassenpreise über der genannten Dynamisierungsrate soll der Bund übernehmen. Zur Festlegung einer horizontalen Verteilung der Mittel zwischen den Ländern soll schrittweise ein Zielschlüssel gebildet werden, der sich aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt (50:50). Dieser Zielschlüssel soll dynamisch im Jahr 2030 erreicht werden. Zudem sollen Regelungen zum Ausgleich der horizontalen Belastungsänderungen zwischen den Ländern und zu einer weiteren Revision bereits im Jahr 2026 in das Regionalisierungsgesetz aufgenommen werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

zu a)

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt einstimmig dessen Annahme.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich gutachtlich beteiligt und hat folgende Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(23)89-2):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 20. Oktober 2016 mit dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/9981) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.

Der Indikator II. Lebensqualität, „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ (Nr. 11 b -Personentransportintensität) wird mit dem Gesetzentwurf positiv berührt.

Die Verbesserung der Finanzierung des SPNV durch den Gesetzentwurf bewirkt, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene insgesamt gestärkt und wettbewerbsfähiger wird. Die Stärkung des SPNV wird eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene bewirken, wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden. Eine schonende Ressourcennutzung wird gefördert, auch was den Energieverbrauch betrifft.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgenden Indikators:

Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen)

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

zu b)

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 in seiner 95. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 92. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt einstimmig, die Vorlage für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 94. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 66. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 in seiner 28. Sitzung am 28. Januar 2015 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Die öffentliche Anhörung hat er am 23. Februar 2015 durchgeführt. Gegenstand dieser Anhörung war auch der Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, Drucksache 18/3785. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dr. Andreas Brenck von der IGES Institut GmbH, der Vizepräsident der Bundesnetzagentur Dr. Wilhelm Eschweiler, der Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV Dr. Thomas Geyer, Michael Holzhey von der KCW GmbH sowie der Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) Prof. Dipl.-Ing. Knut Ringat. Außerdem nahm als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände Beigeordneter Hilmar von Lojewski vom Deutschen Städtetag teil. In der Anhörung wurde unter anderem die Frage angesprochen, ob eine grundlegende Anpassung der Regionalisierungsmittel bereits jetzt erfolgen solle oder eine Neuregelung der Materie in die anstehende Neuordnung der Bund-Länder-Finanzen eingebunden werden solle, inwieweit Transparenz in Bezug auf die Verwendung der Regionalisierungsmittel hergestellt werden sollte und ob die Gefahr einer Zweckentfremdung dieser Mittel gegeben sei, welche Auswirkungen die noch nicht erfolgte Revision der Regionalisierungsmittel auf die (langfristigen) Planungen und Ausschreibungen der Aufgabenträger für den ÖPNV habe, welche Höhe und welche Steigerungsraten in Bezug auf die Regionalisierungsmittel für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich seien und welcher Einfluss der Entwicklung der Stations- und Trassenpreise bei der Anpassung der Mittel zukomme. Erörtert wurde in diesem Zusammenhang auch, ob sich die Gutachter zu dem vom BMVI bzw. dem von den Bundesländern in Auftrag gegebenen Gutachten zu den Regionalisierungsmitteln auf eine gemeinsame Position verständigen könnten. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird im Übrigen auf das Wortprotokoll der 31. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie auf die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksache 18(15)178 A – D) verwiesen.

In seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 18/9981 und 18/3563 abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung und hob seine Eilbedürftigkeit hervor, weil die Auszahlung an die Länder derzeit unter Vorbehalt erfolge. Sie betonte, dass der Bund den Ländern mit der jetzt gefundenen Regelung bis zum Jahr 2031 mindestens 153,67 Milliarden Euro zur Verfügung stellen werde. Zudem führte sie aus, mit dem Gesetz sei auch eine Änderung in Bezug auf den Nachweis der Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder verbunden. Sie stellte fest, der Bund habe das Problem der fehlenden Einigung der Länder bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel gelöst, in dem er 200 Millionen Euro pro Jahr zusätzlich gegeben habe. Er habe hierdurch eine Solidarität mit den östlichen Bundesländern und dem Saarland gezeigt, zu der die Länder untereinander nicht fähig gewesen seien. Weiterhin betonte sie, die Regionalisierungsmittel dienten neben der Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auch Investitionen in die Verbesserung des SPNV. Es dürfe jedoch der Anteil der Investitionen nicht ständig zu Lasten der Bestellungen erhöht werden, um dann den Bund dafür verantwortlich zu machen, dass nicht ausreichend Schienenverkehrsleistungen angeboten würden.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, dass die Regionalisierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine große Erfolgsgeschichte sei. Die dadurch erreichte Bedeutung des SPNV erspare Millionen von Autokilometern. Sie begrüßte die erzielte Einigung zwischen Bund und Ländern über die Fortschreibung des Regionalisierungsgesetzes. Damit werde auch eine Härte für einzelne Länder vermieden, denen sonst eine Verringerung der ihnen bislang zustehenden Regionalisierungsmittel gedroht habe. Zudem betonte sie die Bedeutung des Verwendungsnachweises für die Regionalisierungsmittel, damit diese auch tatsächlich dem SPNV zugutekämen. Sie kritisierte, dass die Fraktion DIE LINKE. die Diskussion über das Regionalisierungsgesetz mit Themen vermische, die damit nicht im Zusammenhang stünden und dass sie mit ihrer Kritik die Erkenntnis zu verwischen versuche, dass der Bund seine Verantwortung für den SPNV wahrnehme. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sei man jedenfalls auf dem richtigen Weg und setze ein deutliches Signal für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, der Gesetzentwurf der Bundesregierung erfülle nicht alle Forderungen der Länder, doch hätten alle Länder den darin enthaltenen Kompromiss akzeptiert. Es sei zu begrüßen, dass der Bund noch einmal zusätzlich 200 Millionen Euro für die östlichen Bundesländer und das Saarland gebe. Die

Probleme der westlichen Bundesländer würden damit aber nicht gelöst; dort liege der Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wesentlich über dem, was sich mit den künftig verfügbaren Mitteln bewältigen lasse. Sie kritisierte, dass die Koalition in der Bundesverkehrswegeplanung unter Verweis auf die Zuständigkeit der Länder eine Aufnahme von Projekten des Schienenpersonennahverkehrs in den Bedarfsplan für die Schiene verweigere. Sie sei der Auffassung, dass der Bund für die gesamte Schieneninfrastruktur zuständig sei. Sie forderte, der Bund müsse entweder den Ländern die erforderlichen Mittel für den Ausbau der Infrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung stellen oder diese Infrastruktur selbst schaffen. Sie plädierte dafür, dass sich der Bund für die zweckgerechte Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder einsetzt.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte das Ergebnis der Verhandlungen über die Fortschreibung des Regionalisierungsgesetzes, welches relativ nah an den Forderungen der Länder liege. Durch die gesetzliche Regelung werde nun für die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs Planungssicherheit geschaffen. Sie hob den Zusammenhang der Einigung bei den Regionalisierungsmitteln mit den Regelungen zur „Trassenpreisbremse“ im Eisenbahnregulierungsgesetz hervor. Bedenklich sei das strukturelle Problem, dass die Regionalisierungsmittel in den östlichen Bundesländern für die Bestellung von Fernverkehrsersatzleistungen eingesetzt werden müssten. Die Einigung bei den Regionalisierungsmitteln sei auch wichtig, um die Finanzmittel zur Verfügung zu haben, damit bereits mit Bundesmitteln neu geschaffene Schieneninfrastrukturen nun auch tatsächlich für den SPNV genutzt werden könnten. Sie betonte, sie sehe den Bund nun auch in der Verantwortung, eine zweckgerechte Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder einzufordern, damit die zusätzlichen Mittel auch tatsächlich in die Stärkung des SPNV flössen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3563 für erledigt zu erklären. Ebenfalls einstimmig empfiehlt er die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/9981.

Berlin, den 9. November 2016

Dirk Fischer (Hamburg)	**Sabine Leidig**
Berichterstatter	Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.